

100% Getest: Prorace Randa DSQ

De jongste jaren testten we de drie aerofietsen die Prorace in z'n gamma heeft: de Fusion, de Chaos en nu de Randa. Al snel bleek dat het een aeroracer die naam waardig is.

- **GETEST**

30/04/2020 - **Tekst:** Frederik Backelandt // **Foto's:** David Stockman

Toen ik vernam dat 'Randa' de naam is van het topmodel onder de aerofietsen van Prorace, dacht ik meteen aan de Puig de Randa, de goed 4 km lange beklimming op Mallorca gelegen bij het gelijknamige dorp. Welnu: met een uit de kluiten gewassen aeroracer zou je misschien durven je neus ophalen om de strijd met zo'n Spaanse puist aan te gaan. Geloof me: met de Randa DSQ (DSQ staat voor discversie, nvdr.) kan je met het volste vertrouwen aan een dergelijke beklimming beginnen.

Maar goed, ik loop misschien wat te snel vooruit op de zaken. *First things first*: de Randa is een topmodel bij Prorace. Met de Fusion (die test lees je [hier](#)) en de Chaos (die test lees je [hier](#)) biedt Prorace nog twee

aeroracefietsen aan. De Randa is de duurste van de drie. Onze testfiets is dan ook nog eens een 'specialleke' en kost in totaal 8.323 euro. Het bijzondere is dat je die prijs niet terugvindt in de standaard configuraties die Prorace in een tabel op z'n website aanbiedt. Dat komt omdat er op onze testfiets enkele upgrades (vooral dan de DT Swiss-wielen) werden uitgevoerd, bovenop de duurste standaardversie van 6.629 euro.



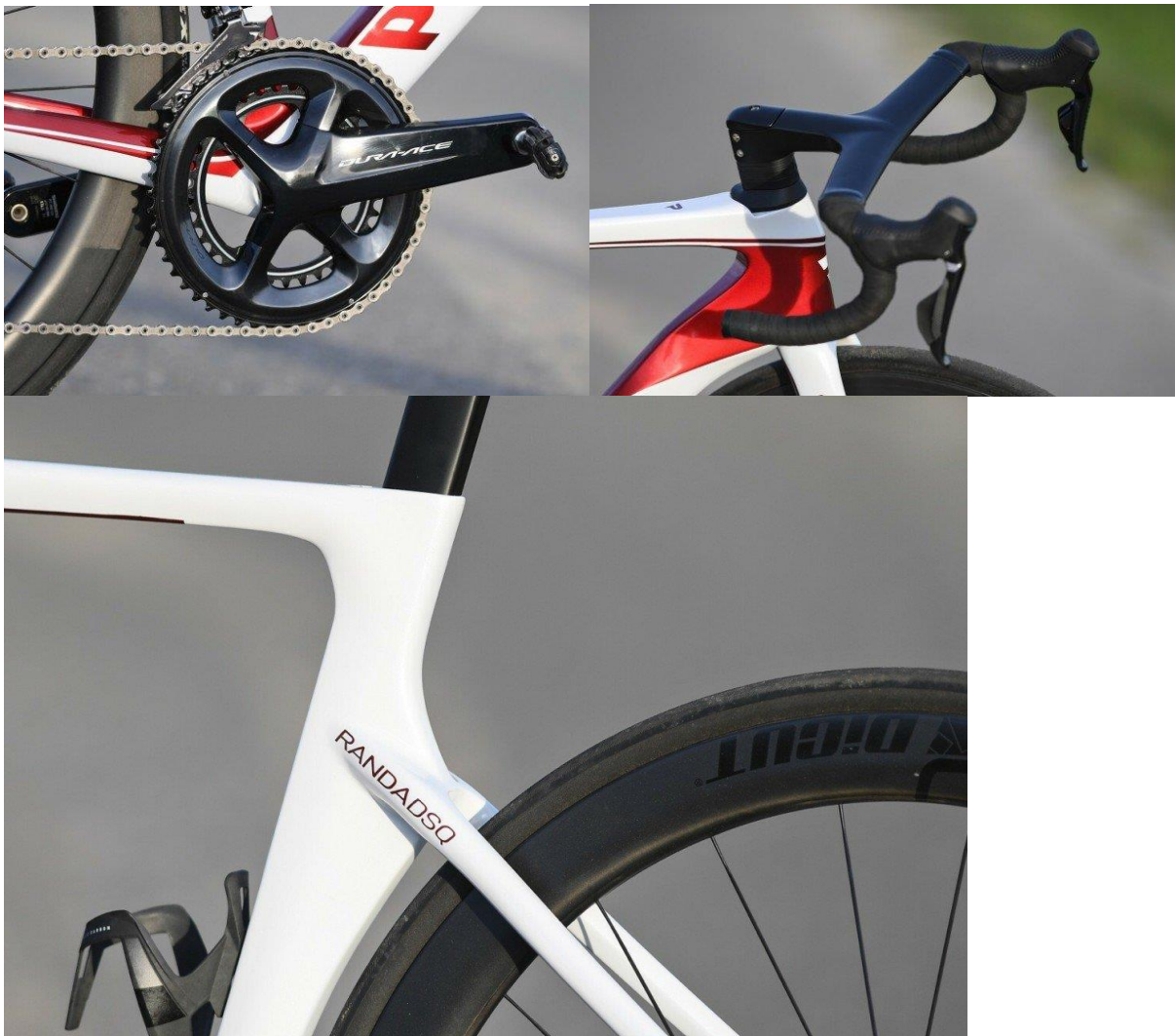
When aero meets the future

Dat is de slogan waarmee Prorace op zijn website de Randa DSQ aankondigt. Het moderne uiterlijk van de frameset, de volledige integratie van de onderdelen en het feit dat het frame enkel beschikbaar is in een schijfremversie doet die belofte alle eer aan. Wat de buisvormen betreft, komt de Randa in de buurt van de Chaos. De laag aangezette achtersvork zagen we daar ook al terug, net als bij veel andere aeroracers van tegenwoordig. Ook de vorkkroon die deels in de onderbuis draait en de aanwezigheid van een zadelpenklemp met interne wig zijn frisse eigenschappen.

De fiets in zijn geheel en het frame in het bijzonder zien er gewoon heel goed uit. Mooie en elegante buisvormen, dat al om mee te beginnen – veel minder hoekig en agressief dan de goedkopere Fusion. De bovenbuis heeft een trapeziumvorm en de knik in de schuine buis is boeiend. Verder valt ook de aerodynamische vorm van de zitbuis op. Het lakwerk – in dit geval speelt men op veilig met wit met warm rood – mag er zijn. Bovendien kan je het frame verder personaliseren naar wens. We beseffen dat er over smaken en kleuren niet te twisten valt maar wat ons betreft kunnen de looks van deze Randa DSQ best bekoren.

Shimano en DT Swiss

Nog fijner is om vast te stellen dat het met de afmontage snor zit. Bowdy & Brave, het bedrijf uit Willebroek dat achter Prorace zit, bouwt de Randa DSQ op met Shimano, DT Swiss, YAW-bandjes en zadels van Selle Italia. Op onze testfiets werd echter geen DT Swiss P1800-set gemonteerd maar wel de duurdere ERC 1100 DiCut Carbon 47-wielen, voorzien van Veloflex Corsa 25mm bandjes – overigens kan het frame sowieso 28 mm-bandjes aan, als je dat zou willen. Eén dingetje over dat ‘schoeisel’: de combinatie van deze DT Swiss-wielen met deze Veloflex-bandjes is geen lachertje voor het geval je lek rijdt. Er kwamen nogal wat skills aan te pas om deze buitenband, na het monteren van een nieuwe binnenband, opnieuw over deze velg te sleuren.



Snelle cockpit

Het meest opvallende aan de afmontage van de Randa DSQ is ongetwijfeld de cockpit. Net zoals bij de Chaos DSQ is deze Randa DSQ afgemonteerd met een volledig geïntegreerde maar ietwat ‘bulky’ ogende stuur- en stuurpencombinatie. In stuurbreedte 42 cm en stuurpenlengte 12 cm weegt deze combo 400 gram. Prorace laat evenwel de mogelijkheid aan de klant om ook te opteren voor een gewone stuur- en stuurpencombinatie, wat het geheel goedkoper (en allicht ook lichter) maakt.

Een grote fan van massieve aerosturen met wulpse rondingen zoals deze zal ik wel nooit worden maar ik moet wel toegeven dat, ondanks de vorm, het geïntegreerde Prorace-stuur best wel aangenaam en comfortabel is. Ook de stuurbocht voelt prettig aan bij het plaatsen van de handen ‘onderaan in de guidon’. Zou ik opteren voor een klassiekere cockpit? Allicht wel, ook al om de prijs wat te drukken. Maar het went ook wel, zo’n aerostuur.



De rij-ervaring

En dan nu: waar het vooral op aankomt... De rij-ervaring. Ik fietste zowel met de Fusion en met de Chaos dus kan ik de Randa enigszins positioneren. Ik gebruik zelden de overtreffende trap bij de beoordeling van fietsen – en zeker niet bij aero-fietsen – maar in onze testconfiguratie was de Randa DSQ subliem. De fiets voelt gewoon snel aan en het besef dat elke trap die je geeft gewoon raak is, geeft je vleugels.

In vergelijking met de qua geometrie veel compactere Fusion en de iets te comfortabele – toch voor het gebruiksdoel van een aero-fiets – Chaos, houdt de Randa het perfecte midden. De balhoofdbuis is laag genoeg om de fiets ‘aero’ te noemen en bovendien zit je iets gestrekter dan bij de andere modellen.

De rij-ervaring wordt natuurlijk ook bepaald door de prestaties van de gekozen onderdelen. Shimano Dura-Ace Di2, met 160 mm schijven voor en achter: tja, wat kan je daarop zeggen? Schakelt precies, remt krachtig en voelt zo prettig (de ranke shifters!) en bedrijfszeker aan. Als vertanding kozen ze bij Prorace voor een mid-compact (52/36) in combinatie met een cassette van 11 tot 30 tandjes. En de high end Zwitserse wielset levert wat je ervan verwacht. Tot slot was onze testfiets voorzien van een klassieker, het comfortabele Fi’zi:k Antares R5 Open-zadel, en een setje grijpgrage Elite Vico Carbon-bidonhouders.

Conclusie

Van aeroracers of aerodynamische racefietsen worden wie niet altijd onverdeeld gelukkig. Vaak schort er wat aan of staat het geheel gewoon niet helemaal op punt. Wat maakt het ons blij dat dit niet het geval is met de Prorace Randa DSQ. Alles netjes weggewerkt en geïntegreerd, veel keuze in de afmontage, een mooi en modern ogend frame: wat wil je nog meer? Het gewicht van 7,650 kg (met deze set lichtere wielen en met een frame in maat Medium, zonder pedalen) van onze testfiets was dik oké. Zeker als je in het achterhoofd houdt dat de Fusion op 8,1 kg en de Chaos zelfs op 8,7 kg uitkwam.

7,7 kg of 8 kg (met andere wielen) is uiteraard geen 7 kg, die extra grammen neem je hoe dan ook mee. Desalniettemin hoeft dit géén obstakel te zijn. Het rijcomfort en de efficiëntie van dit 'koersframe' doen de bedenkingen omtrent het hogere gewicht, eigen aan aerofietsen, verstommen. Bovendien meldde Prorace ons dat het frame waarmee wij aan de bak moesten een eersteling was en er een lichtere frameversie effectief in de markt wordt gezet.

Als frameset (inclusief zadelpen en aerostuur) komt de Randa DSQ op 1.998 euro. Naargelang de afmontage van jouw voorkeur varieert de Randa DSQ als complete fiets van 3.269 euro tot 6.629 euro. Prorace mag dan niet beschouwd worden als een A-merk zoals Specialized, Trek of andere Cannondales, de Randa DSQ kan echt wel zijn mannetje staan tussen de aeroracers van deze Amerikaanse high end-merken.



- Moderne frameset
- Volledige integratie (aerowaardig) geometrie

- wulpse vormen aerostuur